

AS EVENTUAIS IMPLICAÇÕES EM PORTUGAL DA REDE DE C. F. ESPANHOLA EM 2020

No último trabalho que publiquei pedia-se a atenção dos responsáveis para o facto da actual Ministra espanhola do Fomento ter declarado numa entrevista não acreditar que a estrutura radial adoptada para os caminhos-de-ferro (centrada em Madrid) fosse a mais adequada para o seu país; pelo que defendia a necessidade de completá-la com ligações directas entre as capitais de província e as comunidades, os chamados corredores, configurando uma malha de ligações transversais entre territórios. O que poderia ser um meio para o desenvolvimento económico, melhorando a competitividade e distribuindo riqueza.

Na verdade, não foi preciso esperar muito para ver apresentado o chamado Plano Estratégico de Infra-estruturas do Ministério do Fomento (PEIT), em 28 de Dezembro passado, o qual vamos comentar:



De salientar, em primeiro lugar, a antecedência com que é apresentada esta estratégia; de salientar, também, que o Ministério do Fomento considerou um período de consultas a partir do corrente mês de Janeiro. A Ministra expressou a sua intenção de manter reuniões com os representantes das comunidades autónomas acerca do conteúdo do Plano, antes da sua aprovação definitiva.

Antes de mais, iremos pôr em destaque alguns aspectos que alteram a rede projectada pelo governo anterior, presidido pelo Sr. J. M. Aznar.

1. Na actual proposta, a linha AVE (alta velocidade) prolonga-se de Pueblo de Sanabria até Ourense, terminando em S. Tiago. A ligação desta cidade a Pontevedra, Vigo e Porto, continua a ser considerada apta para o tráfego misto (mercadorias e passageiros), com a velocidade máxima de 220 km/h; como é sabido, a AVE espanhola é para uso exclusivo de passageiros.

De acordo com o que sempre defendemos em textos anteriores, a VE (velocidade elevada) deverá ser a solução a encarar para a linha Porto / Vigo, além do mais – e há muitos outros argumentos – por razões de compatibilidade e harmonização das linhas transfronteiriças.

Isto significa que os adeptos da Formula 1 em caminhos-de-ferro terão, finalmente, de compreender que nem todos os trajectos poderão ser em alta velocidade, mesmo que isso possa significar a perda de alguns votos de pessoas insuficientemente esclarecidas.

O corredor ferroviário, só agora previsto neste Plano Estratégico, ligando o Atlântico como mar Cantábrico, isto é, a Corunha com Oviedo e Santander, prolongando-se para Irun e França, é uma solução que favorece, claramente, os portos do Norte de Espanha – nomeadamente, La Coruña, Bilbao e Gijón – criando mais uma via de acesso à Europa; desnecessário será dizer que esta solução visa criar outro canal ferroviário, a acrescentar ao já existente por Valladolid / Irun. Além de que poderá afastar de Leixões, ainda mais, uma boa parte do tráfego do Norte da Galiza.

Esclarece-se que os portos espanhóis acima nomeados movimentam anualmente mercadorias da ordem, respectivamente, 13, 21 e 27 milhões de toneladas; a título de comparação, o porto de Leixões movimenta 13 milhões, Lisboa 14 e Sines 20, isto em números muito aproximados.

Há um aspecto que, porém, não posso deixar de comentar: a proposta actual que se propõe prolongar a AVE de Puerto de Sanabria a Ourense afigura-se-nos, de um ponto de vista estritamente técnico, uma solução errada dado que a orografia do terreno é muito difícil, em especial a partir da primeira cidade atrás citada; acresce, com aparente lógica, que Vigo pretende também a AVE para não ficar em posição subalterna relativamente a S. Tiago.

Recorrendo, muito resumidamente, ao Prof. J. A. Díaz Fernández (Univ. S. Tiago de Compostela. IDEGA. IGETI) – uma autoridade em matéria de transportes – constata-se:

Linhas	Comprimento Km	Nº Curvas c/ R ≤ 300 m	Nº Curvas c/ R ≤ 500 m	Nº Túneis	Comprimento túneis em m.
Ourense / Vigo	131,8	28	146	18	3.055
Ourense / S. Tiago	130,0	0	106	19	21.456
Redondela / S. Tiago	92,0	16	111	4	1.609

Acrescente-se que na linha A Mezquita / Ourense há 68 túneis com o comprimento total de 31.604 m.

A percentagem de quilómetros de linha em curva, de raios inferiores a 500 m, é elevadíssima se comparada com a Suíça, por exemplo, país montanhoso por excelência, onde chega aos 20%. A título de esclarecimento diremos que a alta velocidade exige curvas muito maiores: na linha Madrid / Sevilha os $R \geq 4.000$ m e na linha Madrid / Barcelona, os $R \geq 7.250$ m o que onera, e muito, o custo das infra-estruturas.

Compreende-se melhor a grandeza destes números face ao acidentado do terreno que, salvo melhor opinião, justificaria a velocidade elevada (máximo de 220 km/h em Espanha). Esta velocidade não constitui uma desonra nem, tão pouco, uma despromoção; quando muito, seria uma prova de bom senso e de adaptação às realidades.

Em França, considerado um país paradigma em técnicas de caminhos-de-ferro (quem não ouviu falar, logo após a 2ª Guerra Mundial, da chamada linha moderna, "à francesa"?), em França, dizia eu, a SNCF pensou inicialmente ser possível lançar o chamado TGV Limousin, ligando Paris ao Sul do Maciço Central, Via Limoges; porém, verificada a ausência

de rentabilidade do projecto em estudo, optou-se por uma linha de velocidade elevada a qual prevê a modernização das infra-estruturas e a utilização de material pendular.

A experiência demonstra que as soluções apressadas, contrariando os pareceres técnicos abalizados, conduzem muitas vezes a resultados precários. Foi o que sucedeu com a tão almejada inauguração do novo traçado de alta velocidade entre Madrid e Lleida; estando prevista para Julho de 2003, após vários adiamentos, teve de ser protelada por razões de ordem técnica.

O facto é que muito tempo antes, isto é, desde 1988, os geólogos já tinham alertado para a existência de problemas do foro geológico nomeadamente, entre outros, para uns 7/8 km de solos de argila expansiva perto de Zaragoza e, ainda, para uns 10 km de via situada entre Pina e Buralozjuz. O que levou a RENFE a reconhecer ser indispensável proceder a uma revisão técnica mais alargada, abrangendo algo como perto de 300 km de via, entre Madrid e Barcelona !

Entretanto, esta linha foi inaugurada, sim, mas com velocidades comerciais bem modestas entre os 117 e os 167 km/h, conforme o número de paragens intermédias, ao passo que o projecto previa velocidades máximas muito elevadas e pouco económicas, da ordem dos 350 km/h. Situação esta, de emergência, que se mantém até à data.

Para terminar este capítulo recorde que um dos argumentos avançados para justificar a alta velocidade até Vigo, Pontevedra e a chamada variante de Cerdedo (antes de Ourense) – no trajecto para Madrid – é que ela iria servir, para além dos cerca de um milhão de habitantes da província de Pontevedra, mais uns três milhões de residentes no Norte de Portugal.

Este argumento parece-nos falho de consistência. Com efeito, evitando pronunciar-me sobre a vertente espanhola, o facto é que esses milhões de portugueses pouco representam como potenciais utentes, dado o seu baixo nível de vida; limito-me a precisar o que é do conhecimento geral:

- O PIB português representa cerca de dois terços do espanhol; o Norte do país foi o único espaço regional que apresentou o crescimento bem modesto de 5,8 pontos após os primeiros 15 anos de adesão à UE enquanto Portugal, no seu conjunto, cresceu cerca de 15,6 pontos percentuais;

- A alta velocidade é uma solução muito cara, o que se reflecte no preço dos bilhetes que se aproxima bastante dos praticados pela aviação;

– Em termos de quilómetros a percorrer, por exemplo Porto / Madrid, a distância actual seguindo o itinerário Por/Pamp/V/For/Medina/Madrid é de 676 km (considerando desde já a redução do trajecto a conseguir com a nova linha Madrid/Medina/Valladolid).

Se os portugueses optarem pelo traçado Por/Vigo/Guill/Our/Zam/Med/Madrid, essa distância atingirá os 735 km a ser percorridos, em grande parte, em alta velocidade no solo espanhol e, portanto, muito mais caro do que o primeiro. Já para não falar na mudança de comboio previsível, em Guillarei, e a compatibilidade dos horários.

A escolha não oferece qualquer dúvida, tanto mais que não será de prever uma diferença apreciável nos tempos totais do percurso.

E sendo assim, o tráfego de mercadorias não poderá ser ignorado na rede de caminhos-de-ferro, portuguesa e espanhola, no Norte da Península, numa perspectiva de futuro. O que já se adivinha pelo interesse que merece aos espanhóis a melhoria dos seus portos, nessas Regiões.

Os franceses, num país que eu conheço melhor e muito aprecio, tem um TGV (entre muitos outros) que vai de Paris a Le Mans; porém, a sua continuação para Nantes, Rennes ou Brest faz-se mediante esse mesmo comboio mas em velocidade elevada. Atrevo-me, pois, a fazer uma sugestão: faça-se um comboio de alta velocidade de Madrid até Puebla de Sanabria e, quiçá, até Ourense; a partir daí seguiria um ramo em velocidade elevada para Coruña e, também, um outro para Vigo, passando pela variante de Cerdedo e Pontevedra. Repito, não passa de uma sugestão, mas a intenção é boa.

2. Contrariamente ao previsto pelo anterior governo espanhol, o actual considera a linha Madrid/Cáceres/Badajoz/Lisboa como sendo destinada ao tráfego misto e não, exclusivamente, em alta velocidade, só para passageiros.

Se assim for, diria que prevaleceu o bom senso e, felizmente, os espanhóis adoptaram a solução que sempre defendemos (velocidade elevada) solução esta que, espera-se, não venha a ser contrariada pelo governo português. Sairá facilitado o tráfego de mercadorias a partir dos portos de Sines, Setúbal e Lisboa, sem que isso inviabilize o de passageiros. É uma óptima notícia.

O Sr. Ministro das Obras Públicas – acolitado por um “staff” excepcional de nada menos que três assessores de imprensa – naturalmente que já terá conhecimento desta proposta. E, sendo assim, o que espera para informar o país?

Compreende-se o embaraço pois que, em passado recente, o ex-Ministro das Obras Públicas deixou-nos a todos boquiabertos ao acordar na cimeira da Figueira da Foz uma solução para a AV com destino a Madrid e, uma outra de mercadorias, com um traçado absolutamente estapafúrdio. Isto tudo, quando pouco tempo antes defendia com o apoio entusiástico do Presidente da RAVE e da REFER uma hipótese de traçado completamente diferente.

A rapidez da mudança e o secretismo da operação ainda hoje é motivo de especulação...

3. O chamado “corredor mediterrâneo” – Portbou/Girona/Barcelona/Tarragona/Valencia/Alicante/Almeria/Cartagena/Almeria/Huelva – irá ser completado ou muito melhorado nos troços de Valencia/Alicante, Múrcia/Almeria, Granada/Algeciras de servir melhor os seguintes portos (movimento anual de mercadorias em milhões de toneladas, ano de 2002): Algeciras (55,3); Valencia (33); Barcelona (33); Tarragona (29,7); Cartagena (22); Huelva (18,3). Números estes que nos fazem pensar quando se sabe que Sines é um dos melhores portos de águas profundas da Europa, muito bem situado na sua costa atlântica e relativamente próximo das rotas percorridas pelo tráfego marítimo intercontinental.

De salientar, por último, que o troço anteriormente previsto em AV por Tarragona/Barcelona/Portbou/Perpignan passa a ser de tráfego misto, em velocidade elevada, seguindo a tendência que agora se desenha e prevalece por toda a Europa.

4. Irá ser dado mais um impulso ao traçado misto Zaragoza/Huesca/França no sentido de se aliviar a poderosíssima pressão nas passagens transfronteiriças de Irun/Hendaye e Portbou/Perpignan.

5. O Senhor Ministro das Obras Públicas não pode – nem deve – ser mais um fraco elemento sem qualquer estratégia definida a médio e longo prazo. Nem, tão pouco, limitar-se a ser um mega-patrão das obras.

O âmago da questão reside na manutenção de uma estrutura de apoio altamente qualificada e tanto quanto possível isenta, responsável pela vivência dos projectos até à sua conclusão; o que envolve o acompanhamento dos mesmos até à sua fase de concretização.

Em relação ao Plano Nacional Ferroviário – de que tanto se fala, mas sem que haja a coragem e o saber para a sua elaboração – estou a lembrar-me de uma solução idêntica à que foi encontrada para a Comissão Estratégica dos Oceanos onde, a par dos representantes oficiais dos diversos ministérios e organismos de Estado, participem também personalidades de reconhecido mérito e qualificação.

Assim como vamos, à deriva, corremos o sério risco de naufragar após a perda sucessiva de uma boa parte da carga que não soubemos transportar.

H. Oliveira Sá, 14 de Janeiro de 2005

e-mail: henrique.oliveira.sa@clix.pt

site: <http://caminhosferroaltavelocidade.planetaclix.pt>